35. Jahrgang. Freitag, 22. Januar. Morgen-Ausgabe.

Danziger Zeitung.

NEC TEMERE NEC TIMIDE

Nr. 19322. Die „Danziger Zeitung" erscheint täglich 2 Mal mit Ausnahme von Sonntag Abend und Montag früh. — Bestellungen werden in der Expedition, Ketterhagergasse Nr. 4, und bei allen kaiserl. Postanstalten des In- und Auslandes angenommen. Preis pro Quartal 3,50 Mk., durch die Post bezogen 3,75 Mk. — Inserate kosten für die siebengespaltene gewöhnliche Schriftzeile oder deren Raum 20 Pfg. — Die „Danziger Zeitung" vermittelt Insertionsaufträge an alle auswärtigen Zeitungen zu Originalpreisen. 1892.

Der preußische Eisenbahnetat.

Als am 11. November 1879 die Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen zur Verhandlung stand, wurden von der Opposition eine ganze Reihe schwerwiegender Bedenken geltend gemacht, über welche damals die Regierung und ihre Freunde leichten Herzens hinweggingen. Es wurde darauf hingewiesen, daß die ihrer Natur nach unsicheren Betriebsergebnisse eine geordnete Finanzwirthschaft unmöglich machen würden, daß ein Einnahmeausfall für die stetige Weiterentwickelung unserer Eisenbahnen verhängnißvoll werden dürfte, da der Staat den Vorrang vor den eigenen Bedürfnissen der Eisenbahnverwaltung verlangen werde, und daß schließlich die starre Form der preußischen Bureaukratie sich wenig geeignet erweisen werde, den immer wachsenden Anforderungen des Verkehrs zu folgen.

Die günstigen Erträge, welche die preußischen Staatsbahnen seit einer Reihe von Jahren geliefert haben, schienen denen Recht zu geben, welche die Befürchtungen für übertrieben erklärten, bis zum ersten Male in diesem Jahre die Erträgnisse um 6 466 190 Mk. hinter dem Voranschlage zurückgeblieben sind. Nicht die Einnahmen waren zurückgegangen, sondern die Ausgaben waren trotz der äußersten mit der Sicherheit des Betriebes zu vereinbarenden Sparsamkeit stark gestiegen, und besonders die hohen Preise, welche die Eisenbahnverwaltung für die zur Erhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen erforderlichen Materialien zahlen mußte, hatten hierzu beigetragen. Wäre die Sache nicht so verzweifelt ernst, man möchte es beinahe komisch finden, daß die Folgen der Bismarck'schen Wirthschaftspolitik vor allem dazu beigetragen haben, die Bedenken gegen die Verstaatlichung, als deren Urheber sich Fürst Bismarck zu wiederholten Malen bezeichnet hat, zu rechtfertigen.

Der preußische Eisenbahnetat zeigt nun durch das, was er enthält und nicht enthält, auf das schlagendste die Berechtigung der oben erhobenen Vorwürfe. Wir wollen den ersten Punkt an dieser Stelle unberücksichtigt lassen, da er schon von dem Finanzminister in seinem Exposé ausführlich behandelt und zugestanden ist, und wenden uns zu dem Vorwurf, daß die Ansprüche des Staates an die Reineinnahmen die Eisenbahnverwaltung an der Ausführung an und für sich nothwendiger Aufgaben hindere.

Für einmalige und außerordentliche Ausgaben sind im Etat für 1892/93 19 134 000 Mk. gegen 20 486 000 Mk. im vorjährigen Etat, mithin also weniger 1 352 000 Mk. ausgeworfen worden, trotzdem die Gesammtbetriebslänge der Eisenbahnen sich von 24 917 Kilom. im Etatsjahre 1890/91 auf 25 343 Kilom. erhöht hat. Noch deutlicher wird die auf das Aeußerste getriebene Sparsamkeit, wenn wir die einzelnen Posten, aus denen sich die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben zusammensetzen, näher betrachten. Ziehen wir zunächst den Dispositionsfonds für außergewöhnliche Ausgaben in der Höhe von 2½ Mill. Mk. ab, so verbleiben noch 16 634 000 Mark. Von dieser Summe beziehen sich aber 11 003 000 Mk. auf fernere und letzte Raten für Bauten und Anlagen, welche in früheren Jahren schon bewilligt und bereits in Angriff genommen worden waren, es ergeben sich also für Neuforderungen 5 631 000 Mark, so daß auf 1000 Kilom. Bahnlänge nur ca. 1 000 000 Mark für einmalige und außerordentliche Ausgaben verbleiben.

Man wird zugestehen, weiter läßt sich die Sparsamkeit nicht treiben, und so vermissen wir auch eine ganze Reihe von Ausgaben, die von dem Publikum und den Fachleuten seit Jahren gefordert worden sind und deren längere Hinausschiebung geradezu eine Calamität genannt werden muß. Von der schon unter Maybach in Angriff genommenen Reform der Personentarife findet sich in dem Etat kein Wort, nur die Herabsetzung der Fahrgelder für die Berliner Vorortzüge wird kurz mit dem Bemerken erwähnt, daß erwartet wird, daß die Herabsetzung der Fahrgelder durch den stärkeren Verkehr wieder ausgeglichen werden wird. Nicht einmal eine Ausdehnung dieses Tarifes auf andere große Städte scheint in nächster Zeit in Aussicht genommen zu sein, wenigstens enthält der Etat keine Andeutung hierüber.

Vermißt werden ferner die Ausgaben für Verbesserung des Oberbaues und der Betriebsmittel. Es ist eine von aller Welt anerkannte Thatsache, daß eine längere Fahrt auf der deutschen Eisenbahn schließlich zur wahren Marter wird. Jeder Schienenstoß macht sich bemerkbar, dazu kommt das Klirren und Klappern der losen Eisentheile an den Wagen, so daß nicht allein auf Kranke und nervöse Leute eine Eisenbahnfahrt gesundheitsschädlich und abspannend wirkt. Ganz anders gestaltet sich eine Eisenbahnfahrt auf den englischen Bahnen. Dort gleitet der Wagen trotz der größeren Geschwindigkeit sanft über die Schienen hin, kein Stoß macht sich bemerklich, kein störendes Geräusch wird vernommen, man meint sich auf einem Schiffe zu befinden, das durch die ruhige See fährt. Seit lange wogt der Kampf in Rede und Schrift zwischen den berufenen Vertretern des Oberbaues und der Betriebsmittel über die Frage, ob die Schuld an diesem unerquicklichen Zustande an der Schwäche des Oberbaues, oder an der falschen Construction der Betriebsmittel liegt. Man wird wohl nicht irren, wenn man beide für schuldig hält.

Vergleichen wir unseren Oberbau mit demjenigen der englischen Bahnen, so finden wir, daß derselbe auffallend schwächer ist. Das Gewicht eines Meters Gleis beträgt in England 200 Kilogramm, (auf der Metropolitanbahn sogar 212 Kilogramm), in Preußen nur 152 Kilogr. Für die gesteigerte Geschwindigkeit und das immer größer werdende Gewicht der Maschinen und Fahrzeuge ist dieser Oberbau zu schwach und erleidet in kurzer Zeit eine Deformation, die sich bald in so starker Weise äußert, daß die Bandagen und Schrauben der Fahrzeuge sich lockern und jenes ununterbrochene Klappern und Klirren hervorrufen, das auf die Dauer eine Eisenbahnfahrt unerträglich macht. Die Vertreter des Oberbaues behaupten dagegen, daß in Folge der unzweckmäßigen Construction der Maschinen und Wagen der Oberbau unausgesetzt Angriffen ausgesetzt werde, denen er auf die Dauer nicht widerstehen könne.

Auch dieser Vorwurf ist begründet und hängt eng zusammen mit der oben erwähnten Befürchtung, daß die preußische Bureaukratie sich den Anforderungen des Verkehrs nicht gewachsen zeigen würde. Charakteristisch für die Stagnation und das Schablonenwesen, welches zur Zeit in der Eisenbahnverwaltung herrscht, ist die Construction einer Normal-, Personen- und Schnellzugsmaschine zu einer Zeit, als man in England eifrig an den Verbesserungen der Lokomotiven arbeitete. Es wäre zweifellos besser gewesen, jeder Direction die möglichst zweckmäßige Construction der Maschinen zu überlassen, um hinsichtlich der Güte der Maschinen eine Concurrenz unter den Directionen herbeizuführen. Wenigstens hätte man bei jeder Ausschreibung eine Concurrenz der lokomotivbauenden Firmen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der offerirten Maschinen herbeiführen sollen. Jetzt werden die damals begangenen Fehler nur mit großen Geldopfern ausgeglichen werden können, und leider verhindern die Ansprüche, die die allgemeine Staatsverwaltung an die Erträgnisse der Eisenbahnen stellt, größere Aufwendungen zu diesem Zwecke. Es erscheint dringend erforderlich, wenigstens auf den Durchgangsstrecken, auf welchen ein starker Schnellzugverkehr herrscht, mit den erforderlichen Neuanlagen, für welche ja England ein erprobtes Vorbild abgiebt, so schnell als möglich vorzugehen.

Unter den einmaligen und außerordentlichen Ausgaben befindet sich ferner ein Posten von 700 000 Mk. zur Ausrüstung der Betriebsmittel mit durchgehenden Bremsen. Ein großer Theil dieser Summe dient dazu, die Carpenterbremse, welche in der Praxis nicht die erforderliche Leistungsfähigkeit bewiesen hat, durch die schneller und stärker wirkende Westinghousebremse zu ersetzen. Daß die Einführung der Carpenterbremse ein schwerer Mißgriff unserer Techniker war, haben wir an anderer Stelle ausführlich gezeigt; die Folge davon ist, daß die ohnehin schon gering bemessenen Summen, die zu anderen Zwecken nothwendig gebraucht werden, zur Correctur dieses Mißgriffes verwendet werden müssen.

Es ist kein glänzendes Bild, welches der diesjährige Eisenbahnetat vor unseren Augen entrollt. Hoffen wir, daß es im nächsten Jahre gelingen wird, aus den Erträgnissen der Eisenbahnen diejenigen Summen bereit zu stellen, welche erforderlich sind, um unsere Staatsbahnen in technischer Beziehung auf diejenige Stufe der Leistungsfähigkeit zu bringen, welche die englischen Privatbahnen schon längst erreicht haben.

Deutschland.

Die freisinnige Partei und das Volksschulgesetz.

Seit dem Bekanntwerden des neuen Volksschulgesetzentwurfs hat das Mißtrauen gegen den „neuen Cours" auch da tiefe Wurzeln geschlagen, wo man einer Reihe von gesetzgeberischen und Verwaltungsmaßregeln der Nachfolger des Fürsten Bismarck theils mit, theils ohne Vorbehalt zugestimmt hatte, weil dieselben zum wenigsten ein Abweichen von dem gefährlichen Wege bedeuteten, welche der frühere Reichskanzler eingeschlagen hatte. Von dem Volksschulgesetz des Grafen Zedlitz muß man sagen, daß eine schlechtere und für die Entwickelung der Schule gefährlichere Vorlage auch zur Zeit des Fürsten Bismarck nicht hätte gemacht werden können. Und was noch mehr bedeutet: der jetzige Entwurf ist für uns ein Beweis, daß eine gesetzliche Regelung der inneren und äußeren Gestaltung der Volksschule unter den obwaltenden Verhältnissen nicht eine Besserung, sondern geradezu eine Verschlechterung herbeiführen muß. Selbst eine Abschwächung des neuen Entwurfs und eine Zurückführung desselben auf die Goßler'sche Grundlage würde daran nichts ändern, so lange auf dem Gebiete des Volksschulwesens die politischen und kirchlichen Mächte nach wie vor die Oberhand behalten und die bürgerliche Gemeinde auf die Rolle des Zahlers zurückgedrängt ist. So lange der bürgerlichen Gemeinde ein maßgebender Einfluß auf Gestaltung der Schule nicht eingeräumt wird, so lange die Gemeinden nicht wenigstens die Möglichkeit haben, dem paritätischen Charakter des Staates entsprechend paritätische oder Simultanschulen nicht nur zu erhalten, wo sie bestehen, sondern auch wiederherzustellen, wo die Minister v. Puttkamer und v. Goßler sie gegen den Willen der Gemeinden beseitigt haben, und neue zu errichten, wo die Bürgerschaft confessionell gesonderte Schulen nicht will, kann die freisinnige Partei jedem Versuche einer gesetzlichen Regelung im Sinne der heute herrschenden ultra-confessionellen Richtung nur ablehnend gegenüberstehen. Milderungen des Zedlitz'schen Entwurfes würden nur auf eine Täuschung hinauslaufen. Ist das Confessionswesen einmal auf eine gesetzliche Grundlage gestellt, so wird jeder Minister, der wie Graf Zedlitz die Verfassung als Deckmantel einer falschen Schulpolitik benutzt, in der Lage sein, in der Praxis die extremen Absichten durchzuführen, welche der Landtag gesetzlich zu fixiren abgelehnt hat. Wenn nicht auf Grund des Gesetzes, so doch außerhalb und neben dem Gesetz würde die ministerielle Allmacht in der Lage sein, dem evangelischen wie dem katholischen Clerus alle die Rechte über die Schule einzuräumen, deren gesetzliche Fixirung jetzt selbst in gemäßigt conservativen Kreisen Anstoß erregt. Nicht für bureaukratisch-clericale Tendenzen würde das Gesetz eine Schranke sein, wohl aber würde es die Umkehr im Sinne einer liberalen Schulpolitik auf absehbare Zeit wenn nicht unmöglich machen, so doch erheblich erschweren.

Daß die Vorkämpfer des Clericalismus in beiden Lagern gerade deshalb großen Werth darauf legen, die ihren Auffassungen entsprechende Verwaltungspraxis gesetzlich festzulegen, ist begreiflich. Vielleicht halten diese Garantien auch dann noch vor, wenn die Regierung sich davon überzeugt hat, daß die Hoffnung, die socialdemokratischen Bestrebungen mit Hilfe der Kirche zu bekämpfen, eine eitle gewesen ist. Die freisinnige Partei kann nur vor diesem Bündniß mit dem Clericalismus warnen; aber der conservativ-clericalen Mehrheit gegenüber ist sie leider ohnmächtig. Das preußische Volk wird die Prüfung, welche diese conservativ-clericale Gesetzgebung ihm auferlegt, über sich ergehen lassen müssen. Die freisinnige Partei aber wird schon im Interesse ihrer Zukunft keinen Zweifel darüber bestehen lassen dürfen, daß sie an diesem Mißbrauch der Gesetzgebung unschuldig ist.

---

* **Berlin**, 21. Jan. **Der Communalsteuerzuschlag in Berlin** soll in Anbetracht der aus der neuen Steuereinschätzung erwarteten Mehreinnahme von 100 auf 66⅔ Procent ermäßigt werden.

Die Bremsen.

Es war eine der ersten Aufgaben der Eisenbahntechniker nach Einführung des Dampfbetriebes an den Fahrzeugen diejenigen mechanischen Vorrichtungen zu vervollkommnen, durch deren Anwendung der Bewegungswiderstand der Fahrzeuge nach Bedarf gesteigert werden kann. Die verschiedensten Bremssysteme sind nach und nach zur Anwendung gekommen und mit der Zeit als unpraktisch verworfen worden. So sind die Schlittenbremsen, bei welchen Bremsschlitten gegen die Schienenflächen gedrückt wurden und Keilbremsen, bei denen Keile zwischen Rad und Schiene gepreßt wurden, fast vollständig aus dem Betriebe verschwunden. Auch die Bandbremse, bei welcher die Hemmung der Bewegung durch ein Band hervorgerufen wurde, welches um die Wagenachse geschlungen war und bei straffer Anspannung die Drehung derselben erschwerte, kommt heute nur noch bei Bergbahnen zur Verwendung. Allgemein eingeführt sind gegenwärtig die Klotzbremsen, bei welchen das Bremsen durch Anpressen von Backen (Klötzen) an die Radumfänge erfolgt.

Die Bremse fand bald im Eisenbahndienst eine außerordentlich reichhaltige Verwendung, indem man dieselbe nicht nur zur Regulirung der Zugsgeschwindigkeit und zum Anhalten der Züge, sondern auch zur Versicherung stehender Fahrzeuge oder Züge gegen eine nicht beabsichtigte Ingangsetzung verwendete. So lange die Geschwindigkeit der Eisenbahn eine mäßige und die Stärke der Züge eine geringe war, genügte das System der Einzelbremsen, bei denen die Bremswirkung durch die Muskelkraft des dieselben bedienenden Mannes hervorgerufen wurde. Durch das Bahnpolizeireglement wurde genau vorgeschrieben, wieviel kräftig wirkende Bremsen sowohl Güter- als auch Personenzüge enthalten mußten. Die Anzahl der Bremsen richteten sich nach den Steigungsverhältnissen, welche der Zug zu überwinden hatte, so daß z. B. bei einem Personenzug, der eine Strecke zu fahren hatte, auf welcher Neigungen von 1:40 vorkamen, der zweite Theil der Räderpaare gebremst werden mußte, während bei anderen Strecken, deren stärkste Neigung 1:500 nicht überschritt, nur der achte Theil der Räderpaare gebremst zu sein brauchte.

So lange jede Bremse von einem Bremser, dessen Sitz den Reisenden nicht zugängig war, bedient wurde, hatte das Publikum so gut wie gar keine Gelegenheit, auf den Gang des Zuges einzuwirken. Zwar lief an den Wagen entlang eine Signalleine, durch deren Anziehen die Pfeife der Maschine zum Ertönen gebracht werden sollte, doch ist bei zahlreichen Gelegenheiten festgestellt worden, daß die Signalleine gerade dann versagte, wenn sie am nöthigsten gebraucht wurde. Wir haben häufig beobachtet, daß namentlich bei langen Zügen der zu überwindende Reibungswiderstand ein so starker war, daß sich am Schluß des Zuges ein schwerer Mann an die Signalleine hängen mußte, um die Pfeife der Maschine in Thätigkeit zu bringen.

Mit dem Steigen der Fahrgeschwindigkeit wurden die Folgen eines Zusammenstoßes oder einer Entgleisung in Folge Schadhaftwerden eines Wagens so gewaltige, daß die Eisenbahnverwaltung sich entschließen mußte, stärker wirkende Bremsvorrichtungen einzuführen und zu deren Bedienung auch den Beistand des Publikums heranzuziehen. Wie wichtig die Kenntniß der Bremsvorrichtungen für das reisende Publikum ist, zeigt am besten ein Vorfall, der sich vor mehreren Jahren auf der Strecke Praust-Carthaus ereignete. An einer in einem starken Gefälle liegenden Haltestelle war ein Wagen ausrangirt worden und als die Maschine wieder an den Zug heranging, erhielt derselbe einen kleinen Stoß, gerieth auf dem starken Gefälle ins Rollen und nahm sofort eine solche Geschwindigkeit an, daß der Zugführer, der die Rangirbewegungen geleitet hatte, seinen Packwagen nicht mehr erreichen konnte. In dem Zuge befanden sich mehrere Passagiere, doch verstand es niemand, die durchgehende Bremse in Thätigkeit zu setzen, sodaß die Wagen durch Bahnhof Praust bis nach Guteherberge hinrollten, wo sie von selbst zum Stehen kamen. Nur besonderen Glücksumständen und der Aufmerksamkeit der Beamten war es zu verdanken, daß ein schrecklicher Unfall verhütet wurde, und doch wäre es so leicht gewesen, die Katastrophe zu verhindern, da ein einziger Messerschnitt durch die Leine, welche die Bremsen mit einander verbindet, sämmtliche Bremsen in Thätigkeit versetzt und den Zug in kurzer Zeit zum Stehen gebracht hätte.

Die Bremse, welche damals in Frage kam und auf den Nebenbahnen der preußischen Staatsbahnverwaltung noch jetzt in Thätigkeit ist, ist die continuirliche **Heberleinbremse**. Diese Bremse gehört zu den Frictionsbremsen, deren Princip darauf beruht, daß die lebendige Kraft des in Bewegung befindlichen Zuges für das Bremsen derartig verwendet wird, daß mit Hilfe einer auf der Radachse festsitzenden Frictionsscheibe eine zweite solche Scheibe in Drehung versetzt und damit eine Kette aufgewickelt oder angespannt wird, durch welche das Anziehen des Bremsgestänges erfolgt. Bei der Heberleinbremse sind die Bremsvorrichtungen so eingerichtet, daß das Heben nnd Senken des Frictionsapparates durch eine an der Stirn des Fahrzeuges angebrachte Hebestange mittels einer über den ganzen Zug laufenden und durch Rollen gehenden Leine erfolgt. Ist die Leine angespannt, so ruht die Bremswirkung, wird sie gelockert, so tritt sie sofort in Kraft. Das Spannen und Loslassen der Leine geschieht durch einen in der Regel im Packwagen angebrachten Bremshaspel, welcher von dem Zugführer mit der Hand bedient wird. Hätte nun damals einer der in dem fortgelaufenen Zuge befindlichen Passagiere diesen Bremshaspel gelöst, oder die straff gespannte Leine zerschnitten, so würde sofort der Frictionsapparat in Thätigkeit getreten sein, dessen Wirkung eine so kräftige ist, daß der Zug auch auf dem starken Gefälle in kurzer Zeit zum Stehen gebracht worden wäre. Die Bremsen sind übrigens auch so eingerichtet, daß bei einem etwaigen Zerreißen der Leine oder beim Rangiren jede einzelne für sich bedient werden kann.

So gut nun auch sich diese Bremse auf Nebenbahnen bewährt hatte, so genügte sie doch nicht für den Verkehr auf Hauptbahnen. Für lange und schnell fahrende Züge war allmählich als die beste die Luftdruckbremse erkannt worden, bei welcher der Bremsmotor durch Preßluft in Bewegung gesetzt wird. Bei allen zur Zeit in Verwendung befindlichen Luftdruckbremsen befindet sich auf der Locomotive eine mit Dampf getriebene Luftpumpe, ein Reservoir zum Ansammeln der gepreßten Luft und ein Bremsventil, welches die den ganzen Zug entlang führende Hauptrohrleitung entweder mit dem Reservoir oder mit der äußeren Luft in Verbindung setzt. Zur Verbindung der Leitungsrohre und der Fahrzeuge unter einander dienen biegsame Schläuche mit lösbaren Kuppelungen. Von der Hauptleitung führt unter jedem bremsbaren Fahrzeug eine Abzweigung zu dem an demselben angebrachten Bremsmotor, zumeist ein cylindriger Kolben. Diese Kolben, welche mit dem Bremsgestänge verbunden sind, vermitteln durch den auf sie ausgeführten Luftdruck das Anziehen der Bremse. Die Luftdruckbremsen werden mit Rücksicht auf ihre Wirkungsweise in direct wirkende und in selbstwirkende unterschieden. Zu den letzteren gehören die gegenwärtig bei den Staatseisenbahnen in Gebrauch genommene **Carpenterbremse** und die **Westinghousebremse**, deren Einführung in Aussicht genommen ist.

Nachdem der preußische Eisenbahnminister zu der Ueberzeugung gekommen war, daß die Sicherheit des Betriebes die Einführung einer Luftdruckbremse erheische, wurden im Jahre 1881 vergleichende Versuche mit 6 Bremssystemen angestellt. An jedes Bremssystem wurden folgende Anforderungen gestellt: 1) sollten sämmtliche Bremsen von dem Locomotivführer bedient werden, 2) sollte in jedem Coupee eine Vorrichtung angebracht sein, die es auch den Passagieren und dem Zugpersonal ermöglicht, die Bremsen in Thätigkeit zu setzen, 3) sollte bei einer etwaigen Zugtrennung die Bremse automatisch wirken und die losgelösten Wagen zum Stehen bringen, und 4) schließlich sollte die Bremse so beschaffen sein, daß unter Umständen jede einzelne derselben mit der Hand angezogen werden könnte. Diesen Bedingungen entsprachen am vollkommensten die damals eben in die Oeffentlichkeit gebrachte Carpenter- und die vielfach erprobte Westinghousebremse.

Im Winter 1881/82 wurde unter Leitung einer besonderen Commission, die aus dem damaligen Maschineninspector Wichert (jetzt Geh. Baurath und vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten) und 2 ihm untergestellten jüngeren Technikern bestand, auf der Strecke Berlin-Breslau Versuche angestellt, welche schließlich zur Einführung der Carpenterbremse führten.

Die Strecke Berlin-Breslau war deshalb gewählt worden, weil auf derselben starke Steigungen und Gefälle vorkommen und der Betrieb im Winter ein besonders schwieriger ist. Wenn nun auch deshalb die Wahl dieser Strecke gut geheißen werden kann, so waren die auf

* **[Die Commission zur Vorberathung des Gesetzentwurfs betreffend die Transitläger]** ist nunmehr folgendermaßen zusammengesetzt: Die freisinnige Partei ist vertreten durch die Abgg. Brömel, Barth, Dr. A. Meyer, Dr. Witte; Socialdemokraten: v. Vollmar, Bruhns; Nationalliberale: Dr. Buhl, Büsing, Scipio; Centrum: v. Wendt, Wenders, Letocha, Graf Matuschka, Fritzen, Horn; Reichspartei: Fürst Hatzfeld; Conservative: Graf Stolberg, Menzer, Graf Kanitz, Graf v. Carmer.

* **[Depots bei Bankiers.]** Die Nachricht, daß dem Reichstage noch in dieser Session ein Gesetzentwurf über die Depots bei Bankiers zugehen werde, bestätigt sich nicht. Die Ansammlung des Materials und die Vorarbeiten sind noch nicht soweit gefördert.

* **[Ueber die Stellung des Landraths]** findet sich in den **„Hamburger Nachrichten"** folgende Beurtheilung:

„Wer in früheren Zeiten Landrath wurde, der wurde es mit dem Gedanken, in dieser Stellung alt zu werden und sie bis an sein Lebensende als Kreiseingesessener zu verwalten. Er war deshalb geneigt, als Abgeordneter die Interessen seines Kreises, wenn er glaubte, daß die Regierung sie schädigte, zu vertheidigen. Heut zu Tage ist es umgekehrt; der Landrath wird in der Regel die Regierungsinteressen dem Kreise gegenüber wahrnehmen. Die jetzigen Landräthe sind junge Assessoren oder ähnliche Beamte; sie betrachten den Landrathsposten als eine Stufe ihrer Carrière. Um letztere zu fördern, sind sie in der Versuchung, nach oben hin sich dienstbar, strebend zu erweisen und sich ein Verdienst daraus zu machen, die Intentionen der Regierung mit Energie und Erfolg zu fördern, ohne sich immer klar darüber zu werden, ob das Ergebniß für das Wohlbefinden der Kreiseingesessenen nützlich ist."

Sehr schön und gut; aber das war doch früher nicht die Ansicht der „Hamb. Nachr.", als Fürst Bismarck noch regierte?

* **[Zuhältergesetz.]** Die „Voss. Ztg." ist bereits in der Lage, aus der an den Bundesrath gelangten Vorlage, welche den an der Hand des Heinze-Prozesses besonders hervorgetretenen Schäden entgegentreten will, und deren Inhalt wir bisher bereits in Umrissen anzudeuten vermochten, einzelne Theile dem Wortlaute nach mitzutheilen. Darnach würde die gegen die Zuhälter gerichtete Bestimmung folgendermaßen vorgeschlagen werden:

„Eine männliche Person, welche, ohne im gegebenen Falle einen gesetzlichen Anspruch auf Alimentation zu haben, von einer Weibsperson, die gewerbsmäßig Unzucht treibt, ganz oder theilweise den Lebensunterhalt bezieht, oder welche ihr gewohnheitsmäßig oder aus Eigennutz in Bezug auf die Ausübung des unzüchtigen Gewerbes Schutz gewährt oder sonst förderlich ist, wird wegen Zuhälterei mit Gefängniß nicht unter einem Monat bestraft. Ist der Zuhälter der Ehemann der Weibsperson, oder hat er sie unter Anwendung von Gewalt oder Drohungen zur Ausübung des unzüchtigen Gewerbes angehalten, so tritt Gefängniß nicht unter einem Jahre ein. Neben der Gefängnißstrafe kann auf Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte, auf Zulässigkeit von Polizeiaufsicht, sowie auf Ueberweisung an die Landespolizeibehörde mit den im § 362 Abs. 2 und 3 vorgesehenen Folgen erkannt werden."

Zur Begründung der Bestimmungen der Novelle über Ausschließung bezw. Beschränkung der Oeffentlichkeit der Gerichtsverhandlungen heiße es:

„Es sind Fälle denkbar, in denen zwar die Ausschließung der Oeffentlichkeit von Gerichtsverhandlungen nicht erfolgt ist, sei es, daß es von vorherein an den gesetzlichen Voraussetzungen zu fehlen schien, sei es, daß besondere Gründe die Oeffentlichkeit erforderten, und in denen dennoch in der Folge hervortritt, daß öffentliche Mittheilungen aus den Verhandlungen, insbesondere in der Tagespresse, geeignet sein können, die Sittlichkeit zu gefährden. Für solche Fälle will der vorgeschlagene Absatz 2 Vorsorge treffen, indem er vorschreibt, daß, soweit die Oeffentlichkeit nicht ausgeschlossen wurde, falls eine Gefährdung der Sittlichkeit zu besorgen ist, durch Beschluß des Gerichts die öffentliche Mittheilung aus den Verhandlungen oder aus einzelnen Theilen derselben untersagt werden kann. Die Oeffentlichkeit bleibt in diesen Fällen nach der Auffassung des Entwurfs eine auf den Gerichtssaal beschränkte. Die Bestimmungen über Ausschließung der Oeffentlichkeit selbst werden hierdurch in keiner Weise berührt, vielmehr wird auch in Zukunft die vollständige Ausschließung der Oeffentlichkeit unter denselben Voraussetzungen und in denselben Fällen stattzufinden haben wie gegenwärtig."

* **[Elektrotechnische Vorlesungen.]** Der „Actionär" hört, der Minister habe die Erweiterung der wissenschaftlichen Vorlesungen für das Eisenbahnfach nach der Richtung in Aussicht genommen, daß an einzelnen Orten künftig auch Vorlesungen über elektrotechnische Wissenschaft gehalten würden.

* **[Branntweinproduction.]** Amtlicher Nachweisung zufolge sind im letzten Quartal des Jahres 1891 an Branntwein 847 483 Hectol. reinen Alkohols gegen 821 034 Hectol. im gleichen Zeitraum des Vorjahres hergestellt. Nach Entrichtung der Verbrauchsabgabe wurden 519 227 Hectol. gegen 592 362 Hectol. in den freien Verkehr übergeführt. Am Schlusse des Dezembers verblieb in den Lagern und Reinigungsanstalten unter staatlicher Controle ein Bestand von 350 595 Hectol.

* **[Die Landgestüte.]** Dem im Abgeordnetenhause erschienenen Nachweise über die 1891 stattgehabte Ausrangirung und Einrangirung in den Landgestüten entnehmen wir: In den 17 Landgestüten befanden sich am 1. Januar 1891 2395 Beschäler, im Laufe des Jahres 1891 wurden 269 ausrangirt, 331 einrangirt, Bestand 2457.

Hamburg, 20. Januar. Die Bürgerschaft hat sich in der principiellen Frage, ob die Hamburger **Gaswerke** in Zukunft vom Staate verwaltet oder verpachtet werden sollen, mit Dreifünftel Mehrheit für die staatliche Verwaltung entschieden.

Dresden, 19. Jan. **Prinz Georg**, Herzog zu Sachsen, bringt fast den ganzen Tag außer Bett zu und unternahm vorgestern zum ersten Male einen Spaziergang. Die Kräfte haben sich sichtlich gehoben. Der Schlüsselbeinbruch ist in normaler Weise geheilt.

Frankreich.

Paris, 20. Januar. Die clericalen Blätter publiciren ein „Exposé über die **Lage der Kirche in Frankreich**", sowie eine „Erklärung" der Erzbischöfe von Toulouse, Reims, Rennes, Paris, Lyon, worin die von der Republik gegen die katholische Religion und den Clerus durchgeführten Maßnahmen aufgezählt werden und den Katholiken angesichts der Lage folgende Haltung empfohlen wird: Achtung vor den Landesgesetzen, wofern dieselben nicht Forderungen des Gewissens widerstreiten, Achtung vor den Vertretern der Staatsgewalt, aufrichtige, loyale Annahme der politischen Einrichtungen, zugleich aber auch fester Widerstand gegen Uebergriffe der weltlichen Macht auf das geistliche Gebiet, treue Erfüllung der Wahlpflicht. (W. T.)

Rußland.

* **[Beim Neujahrsempfange im kaiserlichen Schlosse in Warschau]** sprach der General-Gouverneur Gurko, der „Pos. Ztg." zufolge, ungefähr folgende Worte zu den versammelten Vertretern des polnischen Adels:

„Meine Herren, mir wird berichtet, daß Sie in diesem Jahre nicht tanzen wollen, und zwar aus polnisch-patriotischen Gründen. Ich gebe Euch guten Rath, tanzt lieber freiwillig, das wird Euch sicherlich lieber sein, als wenn ich Euch tanzen mache."

Erinnert dies nicht an jene Anekdote von Napoleon I. und der Sängerin, die sich eines Abends weigerte, trotz des kaiserlichen Befehls, zu singen, und die Napoleon I. dann durch einen Adjutanten daran erinnern ließ, daß er sie zwingen könne, zu singen? Allerdings gab diese Dame dem Gewalthaber unerschrocken Folgendes zur Antwort: „Se. Majestät kann mich weinen machen, niemals aber zum Singen zwingen." Ob die polnischen Aristokraten eine ähnliche Antwort auf die brutalen Worte des russischen Satrapen gegeben haben, wird nicht gesagt. Wahrscheinlich ist es nicht.

Brasilien.

Rio de Janeiro, 20. Jan. Dem Reuterschen Bureau wird gemeldet, unter den Gefangenen der im Eingang des Hafens von Santa Cruz gelegenen Festung sei gestern ein **Aufstand** ausgebrochen, die Aufständischen hätten sich der Festung und zweier Forts bemächtigt und als Hauptforderung die Rückkehr des Marschalls Fonseca zur Präsidentschaft aufgestellt. Von den Wällen herab hätten sie unausgesetzt ein lebhaftes Gewehrfeuer unterhalten. Bei einem heute Vormittag jedoch gleichzeitig von Landtruppen und Kriegsschiffen unternommenen Angriff sei die Festung nach halbstündigem Kampfe wieder übergeben worden. Der Führer der Aufständischen habe sich getödtet. (W. T.)

---

derselben coursirenden Züge naturgemäß nur klein und taugten in Folge dessen nicht zur Erprobung einer Bremse, die später auch bei langen Personenzügen in Anwendung kommen sollte. Schon damals wurde in technischen Kreisen darauf hingewiesen, daß man nicht nur Versuchszüge in der Stärke von 8 Wagen, sondern auch solche von mindestens 20 Wagen formiren müsse.

Mit Kopfschütteln wurde aber der Bericht, den die Commission erstattete, allgemein aufgenommen. Ihre Ansichten gipfelten in dem Schluß, daß bei der Vorzüglichkeit der sonstigen Einrichtungen des Eisenbahnbetriebes in Preußen nur in seltenen Fällen die schnelle Wirkung der Bremse von Einfluß auf die Verhütung eines Unfalles sein könne und daß daher kein erheblicher Werth darauf zu legen sei, ob durch die Bremse ein Zug etwas schneller oder langsamer zum Stehen gebracht werden könne. Das Hauptgewicht sei auf die möglichste Einfachheit in der Construction zu legen, da hierin eine Garantie für die stets zuverlässige Wirkung der Bremse erblickt werden müsse.

Zum Beweise, wie schon damals in außerpreußischen Fachkreisen über die Carpenterbremse geurtheilt wurde, möge hier eine Stelle aus einem Gutachten bairischer Techniker Platz finden, welches damals in Folge der in Preußen getroffenen Wahl der Carpenterbremse abgegeben wurde und sich folgenderweise äußert:

„Der Hauptvorzug der Westinghousebremse gegenüber der Carpenterbremse ist in unseren Augen die rasche und gleichmäßige Wirkung, die ganz unbestritten von keinem anderen System erreicht wird. Es ist ja eben die ganze leitende Idee in der Frage der continuirlichen Bremse, den Zug auch in vollem Laufe möglichst in der Gewalt zu haben, möglichst rasch anhalten zu können, so daß nach Beginn der Bremsung der Zug nur noch eine möglichst kurze Strecke durchläuft, ehe er still steht. Will man von diesem Verlangen absehen, so hat man unseres Erachtens überhaupt nicht mehr nöthig, continuirliche Bremsen anzuwenden, dann genügt der jetzige Zustand. Mit anderen Worten: wir sind der Meinung, daß das Hauptkriterium der Güte einer continuirlichen Bremse das ist, ob sie eine gute Gefahrbremse ist."

Auch die badische Eisenbahnverwaltung übt eine vernichtende Kritik über den technischen Scharfblick unserer damaligen Bremscommission in einem an die ungarische Staatseisenbahn gerichteten Schreiben, in dem es heißt:

„Auf die geschätzte Zuschrift beehren wir uns, Ihnen mitzutheilen, daß wir den Beschluß zur Einführung der Westinghousebremse auf Grund der Resultate der von der königl. preußischen Eisenbahnverwaltung angestellten Versuche u. s. w. gefaßt haben."

Die Ergebnisse derselben Versuche, die in Preußen zur Einführung der Carpenterbremse führten, veranlaßten also die badische Eisenbahnverwaltung, die Westinghousebremse einzuführen!

Und in der That; wer könnte einen in voller Fahrt befindlichen Zug vorüberrasen sehen, ohne zu der Ueberzeugung zu gelangen, wie wichtig es ist, den Zug in Fällen der Gefahr so schnell als möglich anhalten zu können. Auch „die Vorzüglichkeit der Einrichtungen des Eisenbahnbetriebes in Preußen" hat schwere Katastrophen nicht verhindern können, wie das schreckliche Eisenbahnunglück in Dirschau uns im vorigen Jahre bewiesen hat. Wie durch die Untersuchung nachgewiesen ist, war der Bremsapparat in Ordnung und wurde auch von einem Reisenden in Thätigkeit versetzt, und doch trat die Bremswirkung auf den mit rasender Geschwindigkeit fahrenden Zug so langsam ein, daß die schreckliche Katastrophe nicht einmal vermindert, geschweige denn verhütet wurde.

Die preußische Staatseisenbahnverwaltung hat sich diesen Erwägungen nicht entziehen können, wie aus folgenden Ausführungen, die der „Reichsanzeiger" im vorigen Jahre brachte, hervorgeht:

„Da nicht zu verkennen ist, daß in dem Maße, wie die Stärke und die Schnelle der Personenzüge mehr und mehr zunimmt, auch eine größere Schnellwirkung der Carpenterbremse erwünscht wäre, so sind zur Zeit Versuche in großem Umfange im Gange, um die Anwendungen verschiedener Ventilconstructionen zu erproben."

Das Ergebniß dieser Versuche scheint nun zu dem Resultat geführt zu haben, daß mit der Carpenterbremse die gewünschte Wirkung nicht zu erzielen ist, denn, wie officiös mitgetheilt ist, soll nunmehr die Westinghousebremse zur Einführung gelangen und im nächsten Landtage werden bereits die erforderlichen Mittel verlangt werden. Wäre die damalige Bremscommission weniger von „der Vorzüglichkeit der preußischen Eisenbahneinrichtungen" durchdrungen gewesen, so wäre die Einführung der Westinghousebremse schon vor 10 Jahren erfolgt und dadurch vielleicht manche Unglücksfälle verhindert, jedenfalls aber bedeutende Mehrausgaben vermieden worden. -δ-

---

Telegraphischer Specialdienst der Danziger Zeitung.

Abgeordnetenhaus.

Berlin, 21. Januar. Im Abgeordnetenhause wurde die **Interpellation v. Eynern** über **Geheimhaltung der Steuereinschätzungen** von dem Minister des Innern **Herrfurth** beantwortet. Eine Besprechung der Interpellation fand nicht statt. Bei der **Generaldiscussion des Etats** unterwarf der Abg. **Rickert** die gesammte Politik der Regierung in längerer Rede einer eingehenden Kritik. Es antworteten darauf der Abg. **v. Huene** (Cent.), der Ministerpräsident **v. Caprivi**, der Finanzminister **Miquel**, der Unterrichtsminister Graf **Zedlitz-Truetzschler**. Auf die Rede des Abg. **Hobrecht** (nat.-lib.), welche auf den gesammten linken Bänken Beifall fand, antworteten der Minister der öffentlichen Arbeiten **Thielen** und Graf **Zedlitz-Truetzschler**. Die Fortsetzung der Berathung findet morgen um 11 Uhr statt.

Zur Begründung seiner Interpellation führt der Abg. **v. Eynern** (nat.-lib.) an, daß die bei der Berathung des neuen Einkommensteuergesetzes vielfach geäußerten Befürchtungen, daß die Geheimhaltung der Vermögensverhältnisse der Censiten nicht genügend gewahrt sein werde, thatsächlich zur Wahrheit geworden seien, und bezieht sich u. a. auf die zahlreichen Petitionen von Handelskammern, um vom Ministerium wirksamere Sicherheiten für die Geheimhaltung der Einschätzungen zu verlangen. Diese Geheimhaltung sei die Voraussetzung der Bewilligung der Selbsteinschätzung durch die Mehrheit des Abgeordnetenhauses gewesen.

Der Minister des Innern **Herrfurth** stellt fest, daß das Staatsministerium bereits Ende des vorigen Jahres von sämmtlichen Regierungen Berichte eingefordert habe, ob es sich im Interesse der Geheimhaltung empfehle, die bestehenden gesetzlichen Vorschriften, welche für gewisse Fälle die Offenlegung von Steuerlisten anordnen, abzuändern. Die Berichte seien erst zum kleinsten Theil eingelaufen und die Erörterungen noch nicht abgeschlossen. Uebrigens liege ein formaler Unterschied zwischen dem neuen Gesetz und den bestehenden Vorschriften über Landtags-, Gemeinde- und Kirchenwahlen nicht vor. Den heute beklagten Zustand habe man außerdem schon 40 Jahre lang ertragen, denn das Gesetz über die klassificirte Einkommensteuer von 1851 schreibe fast wörtlich dasselbe vor. Mit der Einführung der Declarationspflicht trete allerdings der innere Widerspruch sehr viel schärfer hervor. Vollständig werde er sich bezüglich der Steuerlisten, nicht bezüglich der Wählerlisten beseitigen lassen. Die Steuerlisten hätten ein Interesse nur für den Steuerzahler bezüglich seiner eigenen Leistung, sonst nicht. Die Offenlegung der Steuerlisten habe auch sonst zu Unzuträglichkeiten geführt und entbehre jedes öffentlichen Interesses. Hoffentlich werde es gelingen, nach beiden Richtungen ein zufriedenstellendes Ergebniß zu erreichen.

Bei der Berathung des Etats spricht zunächst Abg. **Rickert**: Das Bild, welches der Finanzminister bei der Einbringung der Vorlage entrollt hat, ist kein besonders günstiges. Der Etat balancirt auf Voraussetzungen, die höchst zweifelhafter Natur sind. Dies Schicksal der preußischen Finanzen haben wir aber seit der Verstaatlichung der Eisenbahnen vorausgesagt, man hat uns nicht hören wollen. Keine Etatsberathung ist vergangen, ohne daß unsererseits darauf hingewiesen wurde, wie der preußische Eisenbahnminister in Wahrheit der preußische Finanzminister geworden ist. 1889/90 hatte der Etat einen Ueberschuß von 97 Millionen, dieser war im nächsten Jahre auf 11 Millionen zusammengeschrumpft, und im laufenden Jahre ist ein mögliches Deficit von 24 Mill. vorhanden. Mit diesem Resultat correspondiren die Zahlen im Eisenbahnetat, in wenigen Jahren ist also eine Schwankung von 120 Mill. eingetreten. Das war allerdings keine Ueberraschung für uns, aber auch der Finanzminister kann sich nichts Besonderes zu gute darauf thun, daß er im vergangenen Jahre richtig prophezeit hat. Unheimlich ist es für uns, daß wir einem Etat gegenüberstehen, den auch der beste Budgeter im Hause nicht übersehen kann. An sich ist das Bild, welches der Eisenbahnetat giebt, durchaus nicht besonders ungünstig. Ein Minder-Ueberschuß von 6 Millionen ist bei einer Verwaltung von 25 000 Kilom., die ein Vermögen von $6\frac{1}{2}$ Milliarden repräsentirt, nicht besonders bedenklich, das Pentagramma aber, das mir Pein macht, sind die 42 Millionen Minderüberschuß im laufenden Jahre. Woher kommt da die rosige Auffassung, daß die Herren glauben, im nächsten Etatsjahr werde der Etat sich um 32 Millionen Mark günstiger stellen, als im laufenden Jahre? Darüber wäre uns etwas mehr Material erwünscht. Wie steht das Verhältniß der Steigerung von Ausgaben und Einnahmen? Darüber können wir uns absolut kein Urtheil bilden, wenn wir nicht nähere Angaben aus dem laufenden Jahre in möglichst genauer Weise erhalten. Ueber den Eisenbahnetat im einzelnen zu sprechen, verlohnt eigentlich kam der Mühe, was man heute sagt, kann morgen schon wieder über den Haufen geworfen sein. Bei früheren Berathungen riefen die Herren von der rechten Seite jedes Mal, wenn die Reihe an den Eisenbahnetat kam und der Finanzminister in einem gewissen Brustton erklärte, daß der Eisenbahnetat 50—60 Millionen Ueberschuß abwerfe, „hört! hört!" Heute sprechen die Herren schon ganz anders. Bei einer Eisenbahnverwaltung, deren Eisenbahnnetz von 6000 Kilom. auf 25 500 Kilom. gewachsen ist, ist eine Vorausberechnung für die Zukunft absolut unmöglich.

Reichstag.

Berlin, 21. Januar. In dem sehr schwach besetzten Reichstage wurde das **Abkommen mit Oesterreich** über den **Patent-, Muster- und Markenschutz** nach einiger Debatte an eine Commission von 14 Mitgliedern verwiesen. Die Wahlen der Abgg. **Merbach** (freiconf.) und **Adt** (nat.-lib.) für giltig erklärt, diejenige des Abg. **Scipio** (nat.-lib.) beanstandet. Bei der Prüfung der Wahl des Grafen **v. Saldern-Ahlimb** hatte der Reichstag am 9. Februar d. J. beschlossen, die Wahl zu beanstanden und die sämmtlichen Wahlzettel im Kreise Ruppin einzufordern, um zu prüfen, ob sie von weißem Papier seien. Diese Prüfung hat dahin geführt, daß in der Commission mit 5 gegen 4 Stimmen entschieden wurde, die Stimmzettel seien von weißem Papier und die Wahl daher giltig. Die Wahlzettel lagen auf dem Tische des Hauses aus. Auf Antrag der Abgg. **Bamberger** (freis.) und **Rickert** wurde über den Antrag der Commission unter Namensaufruf abgestimmt. 112 Mitglieder stimmten für, 95 gegen den Vorschlag der Commission. Die **Wahl** ist mithin **für giltig** erklärt. Auch die Wahlen der Abgg. Fürst **Bismarck**, **Pieschel** (nat.-lib.) und **Dau** (freis.) wurden für giltig erklärt. Morgen steht die Berathung der **Handelsverträge mit der Schweiz** auf der Tagesordnung.

Zu der heutigen Abendsitzung der **Commission für Transitläger** sind bereits mehrere Anträge angemeldet betreffend **Mühlen, Holz** und **Mais**. Auch Graf Udo Stolberg (cons.) beantragt, die Inhaber von Mühlenconten zu behandeln wie Transitläger. Er will ferner eine gleiche Begünstigung für Bestände von Bau- und Nutzholz, auch für Mais. Hiernach scheint es, daß die Commission mit **großer Majorität die Erweiterung für Mühlen und Holz annehmen** wird. Graf Stolberg beantragt ferner eine Resolution, die verbündeten Regierungen sollen dahin wirken, daß die Zollermäßigung und Zollbefreiung nur die Einfuhr aus den Vertrags- und meistbegünstigten Ländern trifft.

Kiel, 21. Januar. Der **Kaiser** verblieb heute Vormittag im Schlosse, besuchte Nachmittag die Werft und wird morgen nach Berlin zurückkehren.

Berlin, 21. Januar. Die „Nat.-Ztg." beziffert die **Preußische** und die **Reichsanleihen** auf 350 bis 375 Millionen Mark. Bezüglich des Zinstypus ist noch nichts entschieden, doch herrsche Neigung zu einem Zinsfuß von 3 Procent. Die Ausgabe erfolgt durch öffentliche Subscription. Ein ausländisches Bankhaus habe bereits 50 Millionen fest erbeten, sei aber auf die Subscriptionen verwiesen worden.

— In der heutigen Ziehung der **Antisklaverei-Lotterie** fielen:
1 Gewinn von 50 000 Mk. auf Nr. 22 105.
1 Gewinn von 25 000 Mk. auf Nr. 185 524.
1 Gewinn von 20 000 Mk. auf Nr. 9072.
1 Gewinn von 10 000 Mk. auf Nr. 41 922.
1 Gewinn von 5000 Mk. auf Nr. 6432.
4 Gewinne von 3000 Mk. auf Nr. 7862 88 025 154 094 188 162.
7 Gewinne von 2000 Mk. auf Nr. 27 937 37 329 70 852 118 071 179 471 180 236 197 034.
17 Gewinne von 1000 Mk. auf Nr. 5975 14 598 20 772 40 038 56 244 56 509 69 712 94 475 99 587 118 000 131 911 146 201 157 132 178 236 181 042 190 681 194 982.

Wien, 21. Januar. Die Zeitungsmeldungen von einer angeblichen **Verlobung der Kronprinzessin Stephanie** sind vollkommen unbegründet.

Bern, 21. Januar. Der heute versammelte Verwaltungsrath der **Jura-Simplonbahn** hat die von dem Bundesrath bewilligte Veränderung der Bilanz, welche die Einschränkung der Amortisationen bezweckt, genehmigt und hat Kenntniß von dem Bericht der Direction über den Betrag und die Ursachen der Vermehrung der Betriebsausgaben genommen. Nach dem Bericht wird die momentan schwierige finanzielle Situation der Bahn in den nächsten Jahren sich bedeutend bessern. Da schon eine Generalversammlung zur Genehmigung der Emission von 15 000 Obligationen zu je 500 Francs in Aussicht genommen ist, wurde einstimmig beschlossen, in derselben auch die Frage der Abberufung des Verwaltungsrathes (verlangen Genfer und Waadtländer Bankiers) zur Sprache zu bringen. Diese Generalversammlung wird am 12. Februar in Bern stattfinden.

London, 21. Januar. Der Dampfer **„Moltke"** aus Memel, mit einer Ladung Bauholz, streifte auf der Themse den Dampfer „Gamset" und stieß darauf mit dem Dampfer „Carlo Poliro" zusammen. Der **„Moltke" sank**.

London, 21. Jan. Professor **Couch Adams**, der Director der Sternwarte zu Cambridge, bekannt durch seinen Antheil an der Entdeckung des Planeten Neptun im Jahre 1845, ist heute gestorben.

Rom, 21. Januar. Die Journale fahren fort, Meldungen zu veröffentlichen, nach welchen der **Papst erkrankt** und das diplomatische Corps davon benachrichtigt sei. Im Vatican werden alle diese Meldungen für unbegründet erklärt. Die „Agenzia Stefani" erklärt es für sicher, daß dem diplomatischen Corps keine derartige Mittheilung zugegangen sei. Gleichwohl erhalten sich in den politischen Kreisen die Gerüchte von einer Erkrankung des Papstes.

Rom, 21. Januar. Der **Papst** hat heute den Cardinal Rampolla und den Unterstaatssecretär Mocenni empfangen und die laufenden Geschäfte erledigt. Er hütet wegen der ungünstigen Witterung aus Vorsicht das Zimmer, verbrachte jedoch heute mehrere Stunden außerhalb des Bettes.

Brüssel, 21. Januar. Die **Centralsection der Kammer** hat einstimmig einen Gesetzentwurf genehmigt, welcher die Regierung ermächtigt, die **Handelsbeziehungen Belgiens** mit denjenigen Staaten, deren **Handelsverträge ablaufen, provisorisch zu regeln**. Der Bericht der Section constatirt, daß für die nach Spanien exportirten belgischen Producte der bisherige Tarif bis zum 30. Juni in Kraft bleiben soll, ebenso wie für die englischen Producte. Ferner soll auf Grund des Artikels 2 der Vorlage die belgische Re-

gierung ermächtigt sein, verschleierten Exportprämien, welche die Artikel 10 bis 13 des französischen Zolltarifs gewähren, einen Riegel vorzuschieben.

Madrid, 21. Januar. Nach Meldungen aus **San Fernando** und der **Provinz Cadix** werden daselbst **anarchistische Ruhestörungen befürchtet.** Es sind umfassende Vorsichtsmaßregeln getroffen worden. Wie ferner aus **Xeres** gemeldet wird, herrscht auch dort große Erregung auf das Gerücht von bevorstehenden Unruhen seitens der Anarchisten. Es wurden Truppen zusammengezogen.

Athen, 21. Jan. Gestern Nachmittag um 4 Uhr 20 **Min.** früh hat ein heftiges, in ganz **Thessalien** verspürtes **Erdbeben** in **Larissa** stattgefunden. Die Erderschütterungen in Thessalien zeigen zur Zeit einen periodischen Charakter.

— Der kürzlich in Aegypten verstorbene Grieche **Bassany** hat der **griechischen Flotte** 5 Millionen Drachmen hinterlassen.

Petersburg, 21. Januar. Auf die Meldung von der **Aufspeicherung großer Getreidemengen** in den östlichen Gouvernements durch **Speculanten** hat der **Zar** das Moskauer Stadthaupt, **Alexejew**, entsendet, um für die Nothleidenden Getreide bis zu fünfzehn Millionen Rubeln anzukaufen. Alexejew ist ermächtigt, falls die Speculanten das aufgespeicherte Getreide zu annehmbaren Preisen nicht ablassen, dasselbe zu **sequestriren.**

Tiflis, 21. Januar. Auf der transkaukasischen Eisenbahn stießen heute zwei Güterzüge zusammen. Beide geriethen dabei in Brand. Sechs Fahrbeamte sind getödtet, drei verwundet. Die Züge sollen mit Petroleum beladen sein.

Danzig, 22. Januar.

[Neue Kriegsschiffe.] Der auf der hiesigen kais. Werft neu erbaute Kreuzer „Ersatz Adler" wurde am Dienstag behufs Vorbereitung zum Zuwasserbringen ins Schwimmdock der hiesigen kais. Werft geschleppt. Der Ende dieses Monats in Aussicht genommene Termin für das Zuwasserbringen wird wegen des jetzigen starken Frostes wohl verschoben werden müssen.

Der **neue Aviso** für größere Commandoverbände (kais. Yacht) wird voraussichtlich im Mai auf der Vulcan-Werft bei Stettin vom Stapel laufen.

Für die Ausbildung von Mannschaften in der Bedienung von Schnellladekanonen soll nicht die Corvette „Carola", wie neulich aus Kiel berichtet wurde, sondern die auf der kais. Werft in Danzig umfassend reparirte Corvette „Olga" zur Ueberführung nach Wilhelmshaven bis zum Sommer fertig gestellt werden.

* **[Eisenbahn-Unfall.]** Zwischen Pelplin und Morroschin hatten sich vorgestern Abend einige **Rinder** auf die Eisenbahnstrecke zwischen die Geleise verirrt, gerade als der 8.43 von Dirschau nach Bromberg abgehende Zug die Strecke passirte. 4 Rinder wurden überfahren und getödtet, dabei entgleiste ein Personenwagen und sperrte die Strecke, so daß von hier ein Hilfszug abgelassen werden mußte. Gegen 3 Uhr Morgens war die Strecke wieder frei. Personen sind nicht verletzt.

Der Personenzug, welcher gestern Abend hier eingetroffen ist, erlitt eine Verspätung von 47 Minuten, weil der Anschlußzug aus Bromberg in Dirschau abgewartet werden mußte. Es scheint, daß die Verspätung des Bromberger Zuges auf die oben erwähnte Entgleisung zurückzuführen ist. Durch die Entgleisung ist wahrscheinlich der Oberbau beschädigt worden und bei dem starken Frostwetter können die Erneuerungsarbeiten nur sehr langsam gefördert werden.

* **[Nautischer Vereinstag.]** Der Vereinstag der deutschen nautischen Vereine ist auf den 30. Januar nach Berlin einberufen. Es soll namentlich über die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute und über verschiedene nautische Special-Angelegenheiten verhandelt werden.

* **[Von der Weichsel.]** Die Eisbrechdampfer sind gestern mit dem Aufbruch der Eisdecke der Danziger Weichsel bis in die Nähe der Dirschauer Brücken (zwischen Palschau und Dirschau) gelangt.

* **[Weichselbauten.]** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem Abgeordnetenhause soeben eine Denkschrift über die im Etatsjahre 1890/91 an größeren Wasserstraßen gemachten Bauausführungen vorgelegt, welcher wir über die Strombauten an der Weichsel Folgendes entnehmen:

Die Gesammtkosten für die planmäßige Regulirung der Weichsel, durch welche die Herstellung einer durchgängig geringsten Fahrwassertiefe von 1,67 Meter bei einem ziemlich niedrigen Sommerwasserstande, nämlich von 0,50 Meter über Null am Pegel zu Kurzebrack, erstrebt wird, wurden auf 15 392 000 Mk. veranschlagt. Von dieser Summe entfallen auf den Ausbau der Weichsel von der russischen Grenze bis Rudnerweide innerhalb des Regierungsbezirkes Marienwerder 8 500 000 Mk. und auf denjenigen der Weichsel von Rudnerweide bis zum Danziger Haupt, sowie der Nogat von Pieckel bis zum Dorfe Einlage im Regierungsbezirk Danzig 6 892 000 Mk. Die für die Arbeiten im Regierungsbezirk Marienwerder bestimmte Summe ist in verschieden hohen Jahresbeträgen bewilligt und bis zum Schluß des Rechnungsjahres 1890/91 auch ganz zur bestimmungsmäßigen Verwendung gekommen, wobei indessen die Anschaffungskosten für einen großen Dampfbagger und 8 Baggerprähme im Jahre 1885/86 aus diesem Fonds mit bestritten worden sind. Von dem für die Regulirung der Weichsel und Nogat innerhalb des Regierungsbezirks Danzig vorgesehenen Betrage sind bis zum Schluß des Rechnungsjahres 1890/91 zusammen 4 600 000 Mk. bereit gestellt worden. Im ganzen wurden bis zum 31. Marz 1891 für die planmäßige Regulirung der Weichsel und Nogat rund 12 968 800 Mk. wirklich verwendet.

Für die Regulirungsarbeiten innerhalb des Regierungsbezirks Danzig standen im Rechnungsjahr 1890/91 insgesammt 1 131 206,71 Mk. zur Verfügung; verwendet wurden 999 909,77 Mk., so daß 131 296,94 Mk. als Rest verblieben sind. Da in dem Vorjahre wegen der damals vorhanden gewesenen ungünstigen Verhältnisse eine große Zahl Bauten zurückgeblieben war, mußte in dem Berichtsjahre eine um so regere Bauthätigkeit entwickelt werden, welche die eingetretenen günstigen Bauwasserstände auch möglich machten. In der Weichsel wurden 46 Buhnen, in der Nogat 12 Buhnen aus dem Vorjahre übernommen und fertig ausgebaut. Außerdem wurden in der Weichsel noch 56 neue Buhnen fast sämmtlich vollständig hergestellt und an verschiedenen Stellen Deckwerke mit zusammen rund 700 Meter Länge ausgeführt. In der Nogat konnten 50 neue Buhnen vollendet und 8 weitere Werke angefangen und theilweise auch im Packwerk fertig gestellt werden.

* **[Aufführung der neunten Symphonie.]** Wie schon in der gestrigen Abend-Nummer kurz berichtet ist, wird am Sonntag, den 31. Januar, Mittags, der Danziger Gesang-Verein unter Leitung des Herrn Georg Schumann Beethovens letzte und berühmteste Symphonie noch einmal zur Aufführung bringen. Bekanntlich wurde die Symphonie mit dem großen triumphirenden Schlußgesang „An die Freude" am 8. Dezember v. J. im Schützenhause mit glänzendem Erfolge aufgeführt. Der Danziger Gesang-Verein entspricht sicher dem Wunsch weiter Kreise unserer Bevölkerung, wenn er das herrliche, aber ziemlich schwierige Werk wiederholt, ehe es wieder für vielleicht lange Jahre zurückgestellt wird, zumal die Aufführung als Matinée im Stadttheater mit seinen verschiedenklassigen Zuhörerräumen auch minder bemittelten Musikfreunden den Zutritt ermöglicht. Für die Wiederholung sind dieselben Chor- und Orchesterkräfte gesichert, welche bei der ersten Aufführung mitwirkten, insbesondere die Herren- und Damenchöre, sowie die Solisten des Danziger Gesang-Vereins und die bis auf einige 50 Mann durch hervorragende Geiger aus Privatkreisen und tüchtige Kräfte aus anderen Musikcorps verstärkte Theil'sche Kapelle. Möge das verdienstvolle Unternehmen des Danziger Gesang-Vereins die gebührende Würdigung und Theilnahme finden!

W. D. **[Aus Hans Laasners Atelier.]** Von dem Danziger Künstler Hans Laasner, welcher seine Studien in Düsseldorf und München gemacht hat, ist gegenwärtig in dem Schaufenster der Scheinert'schen Buchhandlung in der Langgasse ein Gemälde ausgestellt, welches die Blicke der Vorübergehenden auf sich lenkt. Das Bild stellt einen Negerfürsten in reicher Gewandung dar, dessen Gestalt ganz eigenartig aufgefaßt ist. Dieses Mal haben wir nämlich nicht einen Neger von herkulischem Körperbau vor uns, wie man ihn sonst meistens auf Gemälden zu sehen bekommt, sondern die Figur ist mehr schlank und sehnig dargestellt. Der Kopf ist meisterhaft behandelt, ebenso die durchweg rothe Kleidung. Von der letzteren tönt sich ein mattrother Hintergrund charakteristisch ab, so daß die ganze Gestalt wie aus einer blutgeschwängerten Atmosphäre herauszutreten scheint. Und das hat der Maler augenscheinlich beabsichtigt, denn der Negerfürst bietet so zu sagen ein Bild wollüstiger Grausamkeit dar. Wenn sich der Künstler schon in diesem Bilde als einen Anhänger des modernen Realismus zeigt, so ist das noch mehr bei dem Gemälde der Fall, welches in seinem Atelier demnächst der Vollendung entgegengehen soll. Es ist eine Verhaftungsscene, zu welcher die alterthümliche Danziger Architectur eine interessante Staffage geliefert hat. Aus einem Wirthshause wird der soeben verhaftete Verbrecher von den Hütern des Gesetzes über den Beischlag die Treppe herabgeführt. Zu beiden Seiten haben sich auf der Straße Volksgruppen angesammelt, welche den Missethäter mit ihren Blicken mustern. Dabei hat der Maler reichlich Gelegenheit gehabt, eine ganze Scala von Empfindungen und zwar von der bloßen Neugier bis zu dem tiefsten Schmerz der herbeigeeilten Gattin darzustellen. Vielleicht haben die Kunstliebhaber noch Gelegenheit, das demnächst fertige Gemälde zu bewundern, bevor dasselbe seiner Bestimmung gemäß auf die diesjährige Berliner Ausstellung geht.

* **[Ausfüllung eines Wechsels.]** Die Uebergabe eines unausgefüllt unterschriebenen Wechselformulars an den Berechtigten enthält, wie das Reichsgericht in einem Urtheil vom 24. Oktober 1891 ausgesprochen hat, zwar die Ermächtigung für den Empfänger, das Formular auszufüllen und dadurch zu einer rechtsgiltigen Wechselurkunde zu ergänzen. Diese Ermächtigung erstreckt sich jedoch nur auf die Ausfüllung mit dem entweder ausdrücklich vereinbarten oder bei Wechseln allgemein üblichen Inhalte. Zu dem üblichen Inhalt eines Wechsels gehört die Beifügung eines Domizilvermerks nicht. Der Empfänger eines unausgefüllten Wechsels ist deshalb nur dann ermächtigt, denselben mit einem Domizilvermerk zu versehen, wenn ihm die Befugniß hierzu von dem Aussteller ausdrücklich eingeräumt worden ist.

* **[Landwirthschaftlicher Wanderlehrer.]** Der Wanderlehrer des Centralvereins westpreußischer Landwirthe Herr **Wobig** in Danzig wird in diesem Frühjahr behufs Einrichtung bäuerlicher Wirthschaften die Provinz bereisen. Bäuerliche Wirthe, welche sich der Beihilfe des Herrn Wobig bedienen wollen, damit er ihre Felder in Schläge theile, eine den Verhältnissen entsprechende Fruchtfolge feststelle, über Ackerung, Viehhaltung, Düngerbereitung, über Geräthe und Maschinen etc. ihnen Rath ertheile, haben ihre Bewerbungen unter Angabe wenigstens der ungefähren Größe der einzurichtenden Acker- und Wiesenflächen und des darauf gehaltenen Zug- und Nutzviehes bis spätestens zum 15. April d. J. unmittelbar durch den Vorstand des nächsten landwirthschaftlichen Vereins oder durch das betreffende Landrathsamt der Hauptverwaltung in Danzig zugehen zu lassen.

* **[Bezug landwirthschaftlicher Hilfsstoffe.]** Durch Vermittelung der Hauptverwaltung des Centralvereins westpreußischer Landwirthe sind in dem Geschäftsjahre 1890/91 von Landwirthen unserer Provinz 45 755 Centner Düngemittel, 29 429 Centner Futtermittel, 222 Centner Sämereien und 90 junge Obstbäume bezogen worden. Der Werth dieser Bezugsartikel betrug insgesammt 371 306 Mk.

[Polizeibericht vom 21. Januar 1892.] Verhaftet: 17 Personen, darunter 1 Lehrling wegen Diebstahls, 13 Obdachlose, 2 Bettler, 1 Betrunkener. — Gestohlen: 1 Holzkiste, enthaltend 14 Pfd. Butter. — Gefunden: auf der Eisbahn am Hohenthor 1 Hundemaulkorb mit Marke, im Gerichtsgebäude Neugarten eine Krankenbescheinigungskarte der kgl. Gewehrfabrik, 1 Schlüssel, in der Vorhalle des hiesigen Stadt-Theaters 1 Mark; abzuholen von der kgl. Polizei-Direction. — Verloren: 1 gelbe Geldtasche mit 2 Lotterieloosen und verschiedenen anderen Papieren; gegen 3 Mk. Finderlohn abzugeben beim Kaufmann Herrn H. Grujnowski, Langgasse 81 I.

*** **Aus dem Danziger Werder**, 19. Januar. Das Ergebniß der drei **Treibjagden**, welche Ende voriger Woche hier stattfanden, war folgendes: Wossitz 66, Gr. Zünder I. 85 und Gr. Zünder II. 59 Hasen. Einem Schützen passirte am Sonnabend in Gr. Zünder folgendes Malheur: Derselbe zielte nach einer auf dem Dunghaufen sich befindenden Krähe, der er auch den Garaus machte, doch — o Schrecken, unter der todten Krähe, fand er auch im Stroh ein todtgeschossenes Schwein.

K. **Schwetz**, 20. Januar. Der hiesige Landrath Dr. Gerlich, welcher als Abgeordneter des Kreises Schwetz seit Eröffnung des Hauses der Abgeordneten in Berlin ist, wird durch den hier beschäftigten Regierungs-Assessor Hrn. Grashoff vertreten. — Zur Feier des **Geburtstages des Kaisers** findet hier am 27. d. M. im Kaiserhof ein Festessen statt. — Der Wochenmarkt ist vom 27. auf Dienstag, den 26., verlegt.

ß. **Pillau**, 20. Januar. Im kommenden Sommer soll, wie in der „Danz. Ztg." schon berichtet ist, eine durchgreifende Instandsetzung bezw. Verstärkung des **Südmoolenkopfes** in Angriff genommen werden. Der Südmoolenkopf ist die äußerste Spitze der circa 540 Meter langen, 2 Meter breiten und mehrere Meter hohen Steinmauer, die sich von der Spitze der Nehrung in westlicher Richtung in die See hinzieht. Die Moole hat den Zweck, das Tief vor Versandung zu schützen bezw. die für Schiffe mit großem Tiefgang vorgenommenen Baggerungen lohnend zu gestalten. In Folge ihres Standes hat die Südmoole unter den von Südwest gegen sie anstürmenden Wellen sehr zu leiden. Letztere gehen schon bei mäßigem Winde über die Südmoole hinweg, bei Sturm aber sieht es aus, als stände dieselbe unter Wasser. Von der elementaren Gewalt dieser Wellen kann man sich daraus eine Vorstellung machen, daß dieselben vor ca. 3 Jahren einen der 500 Centner schweren, eingemauerten Steinblöcke, die auf der Moole stehen, von einer Seite der Moole auf die andere geschoben haben, wobei der Block die auf der Moole gelegten Eisenbahnschienen verbogen hatte. Die schwersten Schäden dürfte der Moolenkopf durch die Herbststürme im Jahre 1890 erlitten haben. Bis dahin hatte auf demselben ein eiserner Thurm Aufstellung gefunden, in dem ein elektrischer Wasserstandsmesser untergebracht war. Derselbe zeigte durch eine ca. 900 Meter lange Drahtleitung den jeweiligen Wasserstand im Aufseherhause automatisch an.

Vermischte Nachrichten.

* **Berlin**, 20. Januar. In der Forst des **Jagdschlosses Rominten** trieb ein **Wolf** sein Unwesen, der in dem Wildbestand arge Verwüstungen anrichtete, sehr zum Leidwesen des **Kaisers.** Dem Förster von Rominten ist es nun nach vielen vergeblichen Bemühungen gelungen, den gefährlichen Burschen zu erlegen und er sandte den ausgestopften Balg des Wolfes an den Kaiser nach Berlin. Der Monarch war hierüber so erfreut, daß er dem Förster einen kostbaren Hirschfänger mit goldenem Griff und dem Namenszug des kaiserlichen Spenders hat zugehen lassen.

* **[Compositionen Franz Schuberts.]** Im Verlag von B. F. Peters in Leipzig sind vor kurzem zwei Compositionen Franz Schuberts von hervorragender Schönheit erschienen: „Offertorium" und „Tantum ergo" für Tenor-Solo resp. Soloquartett, Chor und Orchester; die Auffindung derselben ist ein Werk des bekannten Musikschriftstellers und Schubert-Forschers Dr. Max Friedländer.

* **[Künstliches schönes Wetter.]** Professor Cavin in Chesalles bei Moudon (Waadt), Erfinder des künstlichen schönen Wetters, macht durch Rundschreiben bekannt, daß er seine Instrumente vervollkommnet habe, mit denen er nun im Stande sei, das Mondlicht nutzbar zu machen und schönes Wetter nicht nur bei Tage, sondern auch bei Nacht herzustellen. Nichts komme der Großartigkeit einer Nacht in den Alpen gleich, wenn er seine Apparate in Thätigkeit setze. Mit einer glühenden Einbildungskraft begabt, die er in den Schriften Jules Vernes geschöpft, beabsichtigt Herr Cavin, wie in der Lausanner „Revue" zu lesen, nicht weniger, als den Ertrag des Ackerbaues und den Bodenwerth zu verdoppeln, indem er das beseitigt, was man „schlechte Jahre" nennt. Zu diesem Zwecke müssen vor allem die Frühjahrsfröste und der Hagel, diese beiden Feinde der Landwirthschaft, unmöglich gemacht werden. Cavin zweifelt nicht im geringsten daran, dieses Ziel zu erreichen.

* **[Ueber ein entsetzliches Unglück]** wird unter dem 15. Januar aus Bukarest berichtet. Die in der Calea Victoriei wohnende Gemahlin des Generals Algiu lag in den letzten Zügen und man hatte der Sterbenden nach dem Brauche der griechischen Kirche eine brennende Wachskerze in die Hand gegeben. Plötzlich fingen die Bettgardinen Feuer, und dieses griff so rasch um sich, daß das Sterbezimmer im Augenblick in hellen Flammen stand. Frau Algiu fand den Tod durch Ersticken und wurde später als halbverkohlte Leiche aus dem Zimmer geschafft. Der Brand verbreitete sich rasch auch auf die übrigen Räumlichkeiten des Hauses, erfaßte den Dachstuhl und zerstörte auch die beiden angrenzenden Paläste. Nur mit vieler Mühe gelang es der herbeigeeilten Feuerwehr, dem Feuer endlich Einhalt zu thun. Während des Brandes wurde der furchtbare Verdacht laut, daß die ganze Katastrophe von der Dienerschaft der Generalin, welche sich den bevorstehenden Tod ihrer Herrin zu Nutze machen wollte, um Werthsachen zu stehlen, herbeigeführt worden. Mehrere Diener wurden bereits verhaftet.

Düsseldorf, 19. Januar. **Friedrich Hiddemann**, einer der hervorragendsten Genremaler der Düsseldorfer Schule, 1829 hier geboren ist heute an der Rippenfell-Entzündung gestorben.

Elberfeld, 18. Juni. Die **Strafkammer verurtheilte** den **Apotheker Dr. Mylius** aus Leipzig, den Fabrikanten eines bekannten Mittels gegen Gicht (Liquor Colchici Compositus), wegen fahrlässiger Tödtung des Wirths Joseph Nehl von hier zu einem Monat Gefängniß. Dr. Mylius hatte ohne ärztliche Verordnung und ohne genügende Gebrauchsanweisung das Mittel an Nehl abgegeben.

Wien, 19. Jan. **[„Freie Bühne."]** Gestern Abend hat eine General-Versammlung der „Freien Bühne" stattgefunden, in welcher beschlossen wurde, diese kürzlich gegründete Vereinigung als Theaterverein aufzuheben und denselben in einen neuen „Verein für modernes Leben" umzuwandeln. Die Umwandlung wurde mit der zu geringen Theilnahme des Publikums und unter anderem auch von dem anwesenden Hermann Bahr damit begründet, daß in Wien ohnedies Ibsen und Gerhard Hauptmann aufgeführt werden, eine freie Bühne als solche daher überflüssig sei. Der neue Verein soll für modernen Geist, für Kunst und Literatur thätig sein.

Salzburg, 18. Januar. Da sich bei der Tracirung der neu zu erbauenden **Zahnradbahn auf den Großglockner** keine besonderen Schwirigkeiten ergeben haben, beschlossen die Concessionäre und Bauunternehmer, mit dem Bau sofort zu beginnen, sobald es die Schneelager gestatten. Ebenso wurde beschlossen, gleichzeitig auch den Bau eines den Bedürfnissen entsprechend ausgestatteten Hotels auf dem Großglockner in Angriff zu nehmen.

Schiffs-Nachrichten.

Venedig, 20. Januar. (Tel.) Die griechische Barke **„Elias Canotas"** ist gestern in der Nähe des hiesigen Hafens gescheitert. Der Kapitän und drei Mann fanden in den Wellen den Tod.

Briefkasten der Redaction.

-w- in Elbing: Der schnellste Weg ist der beste. Also Freitag Bericht, Sonnabend Telegramm.

R. G. in Sch.: Für den gedachten Beruf wird auch technische Vorbildnng als Ingenieur und das Examen als Regierungs-Baumeister verlangt. Versuchen Sie aber doch einmal mit einer Meldung als technischer Hilfsarbeiter beim Ministerium für Handel und Gewerbe in Berlin.

R. hier: Beim Gewerbe-Bureau des Magistrats im Rathhause.

B. L. hier: Die betreffenden Ausführungs-Verordnungen, mit deren Erscheinen erst diese Bestimmungen der neuen Gewerbeordnung in Kraft treten, sind noch nicht ergangen.

NB. Anonyme Anfragen und Zusendungen können, wie schon oft bemerkt ist, von uns überhaupt nicht, und also auch nicht im „Briefkasten" berücksichtigt werden, was wir zu beachten bitten.

Standesamt vom 21. Januar.

Geburten: Tischlerges. Hermann Heinrich Bluhm, S. — Schmiedeges. Friedrich Szameitat, S. — Schornsteinfegerges. Heinrich Kotarski, T. — Arb. Julius Müller, T. — Kunstgärtner Franz Scholz, T. — Tischlerges. Theofil Adolf Domke, S. — Arb. August Schramm, S. — Arb. Johann Friedrich Lindenau, S. — Unehel.: 2 S., 1 T.

Aufgebote: Schiffseigner Jean Theodor Friedrich zu Thorn und Mathilde Gertrud Wickland zu Neuenburg. — Fuß-Gendarm Michael Hellmann zu Ohra und Maria Rosa Wollschon hier. — Friseur Hermann Rudolph Neumann und Eveline Pinski. — Arb. Andreas Matthias Hermann Bodenstedt zu Magdeburg-Ludenburg und Ida Dorothea Häseler daselbst.

Heirathen: Hausdiener Johannes Schmidt und Ottilie Gurski. — Kaufmann Franz Theodor Hülff und Johanna Mathilde Bertha Böhmke.

Todesfälle: Arbeiter Paul Paczoski, 31 J. — Hospitalitin Wittwe Anna Röding, geb. Iwanoff, 73 J. — T. d. Uhrmachers Adolphe La Grange, 4 J. — Wittwe Friederike Dehn, geb. Kreft, 41 J. — S. d. Binnenlootsen Louis Grill, 3 M. — Wittwe Anna Marzyan, geb. Struck, 71 J. — Fleischerlehrling Paul Rößler, 17 J. — T. des Maurergesellen Herm. Bobert, 4 W. — S. d. Kaufmanns Johannes Orsech, 5 W. — Maschinenbauer Richard Karl Benjamin Stachel, 40 J. — Grenadier Johann Gierka, 23 J. — Unehelich: 1 T. todtgeboren.

Börsen-Depeschen der Danziger Zeitung.

Frankfurt, 21. Januar. (Abendbörse.) Oesterr. Creditactien $256\frac{3}{8}$, Franzosen $254\frac{3}{8}$, Lombarden $83\frac{1}{8}$, Ungar. 4% Goldrente 92,90, Russen von 1880 —. Tendenz: fest.

Wien, 21. Januar. Oesterr. Creditactien $298{,}12\frac{1}{2}$, Franzosen 290,25, Lombarden 93,60, Galizier 210,75, ung. 4% Goldrente 107,90. Tendenz: fest.

Paris, 21. Jan. (Schlußcourse.) Amortis. 3% Rente 96,35, 3% Rente $95{,}32\frac{1}{2}$, 4% ungarische Goldrente 92,12, Franzosen 631,25, Lombarden 222,50, Türken 18,65, Aegypter 480,62. Tendenz: matt. — Rohzucker loco 88° 39,00, weißer Zucker per Januar 40,75, per Februar $41{,}12\frac{1}{2}$, per März-Juni $41{,}87\frac{1}{2}$, per Mai-August 42,25. Tendenz: ruhig.

London, 21. Januar. (Schlußcourse.) Engl. Consols $95\frac{13}{16}$, 4% preuß. Consols 105,00, 4% Russen von 1889 $93\frac{3}{8}$, Türken $18\frac{1}{2}$, ungar. 4% Goldrente $91\frac{1}{2}$, Aegypter $95\frac{1}{4}$, Platzdiscont $1\frac{7}{8}$%. — Tendenz: ruhig. Havannazucker Nr. 12 $16\frac{1}{4}$, Rübenrohzucker $14\frac{3}{4}$. — Tendenz: fest.

Petersburg, 21. Januar. Wechsel auf London 3 M. 101,50, 2. Orientanleihe $102\frac{1}{2}$, 3. Orientanleihe $102\frac{3}{8}$.

Newyork, 20. Januar. (Schluß-Course.) Wechsel auf London (60 Tage) 4,83, Cable-Transfers $4{,}85\frac{3}{4}$, Wechsel auf Paris (60 Tage) $5{,}21\frac{1}{4}$, Wechsel auf Berlin (60 Tage) $94\frac{7}{8}$, 4% fundirte Anleihe 116, Canadian-Pacific-Act. 94, Central-Pacific-Act. 33, Chicago- u. North-Western-Actien $116\frac{1}{4}$, Chic., Mil.- u. St. Paul-Actien $79\frac{7}{8}$, Illinois-Central-Act. $108\frac{3}{8}$, Lake-Shore-Michigan-South-Actien $121\frac{5}{8}$, Louisville u. Nashville-Actien $80\frac{1}{2}$, Newy. Lake- Erie- u. Western-Actien $31\frac{1}{2}$, Newy. Central- u. Hudson-River-Act. $114\frac{5}{8}$, Northern-Pacific-Preferred-Act. $67\frac{7}{8}$, Norfolk- u. Western-Preferred-Actien $50\frac{1}{4}$, Atchinson Topeka und Santa Fe-Actien 42, Union-Pacific-Actien $47\frac{3}{4}$, Denver- u. Rio-Grand-Prefered-Actien $45\frac{1}{2}$, Silber-Bullion $92\frac{1}{2}$.

Rohzucker.

(Privatbericht von Otto Gerike, Danzig.)

Danzig, 21. Jan. Stimmung: ruhig, stetig. Heutiger Werth ist 14,40/45 M Basis 88° Rendement incl. Sack transito franco Neufahrwasser.

Magdeburg, 21. Jan. Mittags. Stimmung: ruhig. Jan. $14{,}72\frac{1}{2}$ M Käufer, Februar $14{,}72\frac{1}{2}$ M do., März 14,90 M do., Mai $15{,}12\frac{1}{2}$ M do.

Abends. Stimmung: stetig. Januar 14,80 M Käufer, Februar 14,80 M do., März 14,95 M do., Mai 15,20 M do.

Danziger Mehlnotirungen vom 21. Januar.

Weizenmehl per 50 Kilogr. Kaisermehl 21,50 M — Extra superfine Nr. 000 18,50 M — Superfine Nr. 00 16,50 M — Fine Nr. 1 15,50 M — Fine Nr. 2 13,50 M — Mehlabfall oder Schwarzmehl 8,00 M.

Roggenmehl per 50 Kilogr. Extra superfine Nr. 00 18,80 M — Superfine Nr. 0 17,80 M — Mischung Nr. 0 und 1 16,80 M — Fine Nr. 1 15,20 M — Fine Nr. 2 13,60 M — Schrotmehl 13,20 M — Mehlabfall oder Schwarzmehl 8,00 M.

Kleien per 50 Kilogr. Weizenkleie 6,30 M — Roggenkleie 6,80 M.

Graupen per 50 Kilogr. Perlgraupe 23,00 M — Feine mittel 19,50 M — Mittel 17,00 M — Ordinäre 15,50 M.

Grützen per 50 Kilogr. Weizengrütze 19,50 M — Gerstengrütze Nr. 1 18,00 M, Nr. 2 16,50 M, Nr. 3 15,00 M — Hafergrütze 18,00 M.

Produktenmärkte.

Königsberg, 20. Januar. (v. Portatius u. Grothe.) **Weizen** per 1000 Kilogr. hochbunter 120℔ 203, 124℔ 208 M bez., bunter 121℔ 204 M bez., rother 120/1℔ und 127/8℔ 201, 124/5℔ bez. 199, 125/6℔ 207, 126℔ und 130℔ 204 M bez. — **Roggen** per 1000 Kilogr. inländisch 120℔ 210 M per 120℔. — **Gerste** per 1000 Kilogr. große 164 M bez., kleine 140 M bez. — **Hafer** per 1000 Kilogr. 140, 146,50, 148, 149, 150 M bez. — **Erbsen** per 1000 Kilogr. weiße 150 M bez., graue 150, 180 M bez. — **Bohnen** per 1000 Kilogr. 148 M bez. — **Wicken** per 1000 Kilogr. 124, 125, mittelgroße 127 M bez. — **Spiritus** per 10 000 Liter % ohne Faß loco contingentirt $65\frac{1}{4}$ M Gd., nicht contingentirt $45\frac{3}{4}$ M Gd., per Jan. nicht contingentirt $45\frac{3}{4}$ M Gd., per Januar-März nicht contingentirt $46\frac{1}{2}$ M Gd., per Frühjahr nicht contingentirt 51 M Br., per Mai-Juni nicht contingentirt $51\frac{1}{2}$ M Gd. — Die Notirungen für russisches Getreide gelten transito.

Schiffs-Liste.

Neufahrwasser, 21. Januar. Wind: SW.

Angekommen: Tua (SD.), Ericsson, Marstrand, Heringe.

Nichts in Sicht.

Meteorologische Depesche vom 21. Januar.

(Telegraphische Depesche der „Danz. Ztg.").

Morgens 8 Uhr.

Stationen.	Bar. Mil.	Wind		Wetter.	Tem. Cels.
Mullaghmore	754	SSO	5	bedeckt	3
Aberdeen	757	S	3	wolkig	1
Christiansund	761	OSO	3	wolkig	0
Kopenhagen	768	NO	1	bedeckt	—8
Stockholm	769	still	—	bedeckt	—7
Haparanda	772	NO	2	bedeckt	—21
Petersburg	766	NO	1	Schnee	—12
Moskau	759	NW	1	Schnee	—12
Cork Queenstown	759	SSW	5	wolkig	7
Cherbourg	756	NO	3	halb bed.	5
Helder	764	OSO	1	halb bed.	—6
Sylt	766	OSO	3	bedeckt	—9
Hamburg	767	OSO	2	Schnee	—11
Swinemünde	768	S	1	Nebel	—12
Neufahrwasser	768	S	1	Nebel	—11
Memel	768	OSO	3	bedeckt	—9
Paris	761	ONO	2	bedeckt	—5
Münster	764	NO	2	bedeckt	—11
Karlsruhe	764	NO	2	wolkenlos	—11
Wiesbaden	765	NO	2	wolkenlos	—9
München	764	SSO	2	wolkenlos	—19
Chemnitz	768	still	—	Nebel	—16
Berlin	768	ONO	3	heiter	—13
Wien	767	W	1	wolkenlos	—14
Breslau	767	SO	1	bedeckt	—15
Ile d'Aix	758	SO	4	Regen	9
Nizza	760	SW	2	wolkig	5
Triest	763	ONO	3	wolkenlos	—4

Uebersicht der Witterung.

Das barometrische Maximum über Schweden hat an Höhe abgenommen, während eine Depression westlich von Schottland erschienen ist, velche auf den Hebriden stürmische Südwestwinde hervorruft und ihren Wirkungskreis über Irland und Schottland ausgebreitet hat. Diese Depression dürfte demnächst die Witterung des nordwestlichen Deutschland beeinflussen. In Deutschland, wo ruhiges, theilweise heiteres, theils nebliges, sonst trockenes Wetter herrscht, hat der Frost noch zugenommen, erheblich in den südlichen Gebietstheilen. Auf dem Gebiete zwischen Kassel, München und Breslau liegt die Temperatur unter minus 15 Grad, an der deutschen Küste 5—13 Grad unter Null.

Deutsche Seewarte.

Fremde.

Hotel de Berlin. Major Röhrig a. Wyschetzin, Landschaftsrath. Matting a. Culmin, Oekonomierath. Major Kunze nebst Gemahlin a. Böhlkau, Hauptmann Schrewe a. Prangschin, Rittergutsbesitzer. Frl. Geschwister Röhrig a. Wyschetzin. Thiemich a. Waldenburg, Lampe a. Magdeburg, Curlier a. Paris, Simon a. Frankfurt a. M., Zabel a. Chemnitz, Heinrich a. Breslau, Schiller, Wentzel a. Berlin, Sittmann a. Oppenheim, Schindelhauer, Krebs, Rosenthal a. Berlin, Riemer, Kanft a. Dresden, Sochaczewski, Weigelt, Jakobi, Löwenthal, Schnitzer a. Berlin, Gillmann a. Offenbach, Haarlang a. Berlin, Kaufleute.

Hotel drei Mohren. Hoff, Lumpp a. Berlin, Portmann a. Crefeld, Scheige a. Krone a. B., Jacoby a. Berlin, Voigtmann a. Leipzig, Schenk a. Oelsnitz, Anderena a. Rhendt, Priester a. Berlin, Meyer a. Königsberg, Hoff a. Hannau, Gruber a. Berlin, Rosengarten a. Breslau, Schrader, Stein, Landsberger a. Berlin, Kayser a. Hamburg, Cohn a. Reichenbach i. Schl., Pelz a. Breslau, Kaufleute. Heidepriem a. Königsberg, Stabsarzt.

Verantwortliche Redacteure: für den politischen Theil und vermischte Nachrichten: Dr. B. Herrmann, — das Feuilleton und Literarische: H. Röckner, — den lokalen und provinziellen, Handels-, Marine-Theil und den übrigen redactionellen Inhalt: A. Klein, — für den Inseratentheil: Otto Kafemann, sämmtlich in Danzig.

Concursverfahren.

Ueber das Vermögen des Glasermeisters **Joseph Noafeldt** zu Neumark Westpr. wird heute am 19. Januar 1892, Nachmittags 5½ Uhr, das Concursverfahren eröffnet.

Der Rechtsanwalt Michalek zu Neumark Westpr. wird zum Concursverwalter ernannt.

Concursforderungen sind bis zum 24. Februar 1892 bei dem Gerichte anzumelden.

Es wird zur Beschlußfassung über die Wahl eines anderen Verwalters, sowie über die Bestellung eines Gläubigerausschusses und eintretenden Falls über die in § 120 der Concursordnung bezeichneten Gegenstände — auf **Montag, den 15. Februar 1892,** Vormittags 10 Uhr, — und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf **Mittwoch, den 2. März 1892,** Mittags 12 Uhr, — vor dem unterzeichneten Gerichte, Zimmer Nr. 9, Termin anberaumt.

Allen Personen, welche eine zur Concursmasse gehörige Sache in Besitz haben oder zur Concursmasse etwas schuldig sind, wird aufgegeben, nichts an den Gemeinschuldner zu verabfolgen oder zu leisten, auch die Verpflichtung auferlegt, von dem Besitze der Sache und von den Forderungen, für welche sie aus der Sache abgesonderte Befriedigung in Anspruch nehmen, dem Concursverwalter bis zum **21. Februar 1892** Anzeige zu machen.

Neumark Westpr., den 19. Januar 1892.

Königliches Amtsgericht.

Bekanntmachung.

In unserem Firmenregister ist heute unter Nr. 732 (alte Thorner Nummer) die Firma **M. Rudnicki** gelöscht worden. (6715

Culmsee, den 15. Januar 1892.

Königliches Amtsgericht.

Bekanntmachung.

Ueber das Vermögen des Kaufmanns **Max Schiemann** zu Schöneck ist heute am 18. Januar 1892, Nachmittags 6 Uhr, das Concursverfahren eröffnet.

Concursverwalter: Privatsecretär **Deutschendorf** in Schöneck.

Anmeldefrist bis zum 11. Febr. 1892.

Prüfungstermin und Gläubiger-Versammlung zur Beschlußfassung über die Wahl eines anderen Verwalters, Bestellung eines Gläubiger-Ausschusses und eintretenden Falls über die in § 120 der Concursordnung bezeichneten Gegenstände

den 15. Februar 1892, Vormittags 10 Uhr.

Offener Arrest mit Anzeigefrist bis zum 18. Januar 1892.

Schöneck, 18. Januar 1892.

Königliches Amtsgericht.

Bekanntmachung.

Für den Zeitraum vom 1. April 1892 bis 30. September 1892 soll der Bedarf sämmtlicher Lebensmittel, d. Beleuchtungs-, Heizungs- und Reinigungs-Materials für die hiesige Anstalt nach Maßgabe der einzufordernden Bedingungen und der darin bezeichneten Quantitäten im Wege der Submission vergeben werden.

Versiegelte schriftliche Offerten, unter Einsendung von Qualitätsproben mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am **Dienstag, den 8. Februar cr., Vormittags 10 Uhr,** im Anstalts-Bureau anberaumten Termin frankirt einzusenden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen daselbst aus und können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in Abschrift bezogen werden.

In den Offerten muß die Preis-Angabe für die angebotenen Gegenstände pro 1 Kilogramm beziehungsweise 1 Hectoliter, 1 Tonne, 1 Liter, 1 Stück etc., sowie der Vermerk enthalten sein, daß der Submittent sich den Lieferungsbedingungen unterwirft.

Offerten, welche diese Angaben nicht enthalten, finden keine Berücksichtigung. (6256

Neustadt Westpr., den 10. Januar 1892.

Provinzial-Irren-Anstalt.

Der Director.

Dr. Kroemer.

Verdingung.

Die Lieferung von 5000 Cbm. Oberbaukies soll verdungen werden. Die Lieferungsbedingungen werden gegen postfreie Einsendung von 50 Pfg. verabfolgt. Angebote mit der Aufschrift „Kieslieferung" sind bis zum 6. Februar, Vormittags 11 Uhr, postfrei einzusenden. (6714

Dirschau, den 15. Januar 1892.

Die Eisenbahn-Bauinspection.

Druck und Verlag von A. W. Kafemann in Danzig.